3
Autobrief II

Aan de orde is het **VAO Autobrief II (AO d.d. 03/09)**.

De **voorzitter**:
Ik heet de staatssecretaris van Financiën en de mensen op de publieke tribune van harte welkom. Alle woordvoerders hebben twee minuten spreektijd, behalve de heer Van Vliet, die een halve minuut spreektijd heeft.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Voorzitter. Nadat wij het algemeen overleg hebben gehouden is het ons helder dat mijn fractie heel kritisch is over de voorstellen in de Autobrief van het kabinet. Die Autobrief leidt ertoe dat in plaats van het schoner worden van auto's, zoals in het referentiescenario, auto's juist viezer worden. Nieuwe auto's worden 10% viezer en nieuwe leaseauto's zelfs 22%. Het aantal elektrische auto's zal met 100.000 dalen. Het is duidelijk dat ik daarover kritisch ben. Kan de staatssecretaris garanderen dat als we straks het wetsvoorstel behandelen we zeker weten, ook in het licht van de Nationale Energieverkenning (NEV), dat de sector mobiliteit de voorgenomen CO_2-reductie gewoon gaat halen? Wil de staatssecretaris daarbij ook toch nog kijken naar dat bijtellingstarief van 4% voor elektrische auto's met een klein hulpmotortje?

Ik zal twee moties indienen. Een andere motie zal de heer Grashoff straks namens mij indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de cap van €50.000 voor het bijtellingspercentage van 4 vanaf 2019 slechts op één marktpartij van toepassing is;

overwegende het belang van de transitie naar emissieloos rijden;

verzoekt de regering, af te zien van de cap op het bijtellingspercentage van 4,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Weyenberg en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (32800).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de CO_2-afhankelijkheid van de autobelastingen wordt afgebouwd;

overwegende dat in de transitie naar emissieloos rijden de particuliere markt de volgende stap is, in navolging van de zakelijke markt;

verzoekt de regering, in samenhang met de Autobrief II, voorstellen te doen ter ondersteuning van de transitie naar volledig emissieloos rijden, waaronder het belastingtarief op laadpalen en een aanschafsubsidie voor zeer zuinige auto's, zowel nieuw als op de tweedehandsmarkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Weyenberg, Van Tongeren en Schouten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (32800).

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik hoop echt dat als wij straks het wetsvoorstel onder ogen krijgen, er veel meer ambitie in zit. Ik hoop echt dat wij dan in plaats van een brief die de boel vuiler maakt, een brief krijgen die de boel groener maakt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. Nadat mijn collega Van Weyenberg zojuist heeft gesproken over schone auto's op papier, wil ik nu ook nog even spreken over schone auto's in de realiteit. Ik had me namelijk voorgenomen om relatief simpele moties in te dienen over de dieselauto's die het kabinet wil weren, de maatregelen die daarvoor gewenst zijn en over prikkels om dergelijke auto's te gaan bouwen of eerder naar de sloop te brengen. Dat hangt natuurlijk af van de vraag welke dieselauto's het meest vervuilend zijn. Nu was er al enige aanleiding om te twijfelen aan de officiële cijfers van autofabrikanten, en die twijfel is in de afgelopen weken vooral niet minder geworden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het beleid om dieselauto's te weren effectief, geharmoniseerd en gebaseerd op echte uitstootgegevens dient te zijn;

verzoekt de regering, te onderbouwen welke diesels — personenauto's en bestelbusjes — welke mate van vervuiling veroorzaken in de praktijk en dus een extra belastingtoeslag zouden moeten betalen;

verzoekt de regering tevens, de Kamer hierover voor het eind van het jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Omtzigt. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (32800).

De heer **Omtzigt** (CDA):
Het gaat dus over die dieseltoeslag, die toch iets met de realiteit te maken zou moeten hebben.

Kan de staatssecretaris verder duidelijk maken wat de fiscale gevolgen zijn van het gesjoemel met de motoren van auto's door Volkswagen en BMW? Als we dit overleg over een week zouden hebben gehouden, zou ik volgens mij hier nog drie merken bij kunnen noemen. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met de autobelastingen bij auto's die van de weg gehaald zouden moeten worden omdat ze niet eens toegelaten hadden moeten worden omdat ze niet aan de normen van Europa voldoen? Zitten daar ook auto's tussen die belastingvoordelen hebben gehad omdat ze wel schoon waren wat de CO_2-uitstoot betreft, maar in de praktijk zo vervuilend zijn dat ze eigenlijk niet op de weg hadden mogen zitten? Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat autofabrikanten gesjoemeld hebben met testen om auto's milieuvriendelijker voor te doen dan ze zijn;

constaterende dat de Nederlandse overheid de afgelopen jaren koploper in de wereld was bij het verschaffen van miljardensubsidies op zogenaamde schone auto's;

verzoekt de regering, een quickscan te maken of en in welke mate Nederland mogelijk op onterechte gronden belastingkortingen en subsidie gegeven heeft in de afgelopen zes jaar, en het resultaat daarvan binnen een maand aan de Kamer aan te bieden;

verzoekt de regering tevens, in de quickscan tevens in te gaan op de mogelijkheden tot verhaal op de autofabrikanten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Omtzigt. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (32800).

☐

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik beperk mij tot het indienen van enkele moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de fiscale stimulering van auto's met een lage CO_2-uitstoot blijkens de Autobrief II zal worden versoberd;

overwegende dat een van de gevolgen is dat het deel van de aanschafprijs van elektrische auto's boven €50.000 valt in de duurste bijtellingscategorie;

overwegende dat dit de verdere ontwikkeling van elektrische auto's in de weg staat omdat de nu nog hoge prijs van accu's deze auto's duurder maakt;

verzoekt de regering, de evaluatie van deze beleidsmaatregel een jaar te vervroegen en de Kamer over de effecten voor de aanschaf en het gebruik van elektrische auto's te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Grashoff en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (32800).

De heer **Omtzigt** (CDA):
Nu voert het kabinet een maatregel van GroenLinks uit, te weten het amendement van de heer Van Ojik — boven de €50.000 meer bijtelling — en dan vraagt de GroenLinks-fractie die maatregel al te evalueren voordat ze is ingegaan. Wat is de reden daarvan?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
De GroenLinks-fractie vindt nog steeds hetzelfde als wat de heer Van Ojik en anderen ook vonden, namelijk dat het heel belangrijk is om elektrisch rijden goed te stimuleren. Als je deze voor andere auto's reële grens ook op elektrische auto's toepast en daarmee een belemmering creëert, vinden wij dat belangrijker. Dat is volstrekt consistent.

De heer **Omtzigt** (CDA):
In 2011 heeft GroenLinks een amendement ingediend om per onmiddellijk alle auto's boven de €50.000 zwaarder te belasten. Nu doet het kabinet dat per 2018/2019 en nu zegt de GroenLinks-fractie: om de duurdere Tesla vrij te houden, gaan wij het eerst evalueren voordat we het gaan doen. Dat is toch een beleidswijziging? Kunt u even toelichten waarom u daartoe gekomen bent?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
U keert het nu om, want wij vragen om een vervroegde evaluatie op de effecten, we vragen niet om het nu niet in te voeren. Dat is echt iets anders. U moet mijn woorden niet omkeren. Overigens blijft vooropstaan dat het belangrijk is om elektrische auto's te stimuleren, omdat die nog

steeds een stukje duurder zijn dan andere auto's. Zo simpel is het.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vanaf 2019 een mrb-toeslag wordt ingevoerd voor vervuilende dieselpersonen- en bestelvoertuigen;

overwegende dat gezien de effecten van deze motorvoertuigen voor mens en milieu eerdere invoering wenselijk is;

verzoekt de regering, deze mrb-toeslag zo snel als mogelijk in te voeren en de Kamer over het moment van invoering te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Grashoff en Van Weyenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (32800).

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Voorzitter. Ten slotte wil ik de laatste motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Volkswagen AG de testresultaten van zijn dieselvoertuigen bewust heeft gemanipuleerd en deze softwarefraude heeft toegegeven;

overwegende dat de Aanbestedingswet 2012 de mogelijkheid biedt om deelname aan aanbestedingen in dit soort gevallen uit te sluiten;

verzoekt de regering om Volkswagen AG, en eventuele andere autofabrikanten die dit betreft, voorlopig uit te sluiten van aanbestedingen, en bestellingen van voertuigen van Volkswagen AG op te schorten hangende het onderzoek vanuit Europa,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Grashoff en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (32800).

☐

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Voorzitter. Ik blijf strijden voor vereenvoudiging van de belastingen, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering de fiscale faciliteiten voor verschillende typen auto's wil stroomlijnen onder gelijktijdig terugdringen van die faciliteiten;

overwegende dat met name 100% elektrisch aangedreven auto's in een gunstige uitzonderingspositie blijven;

overwegende dat hiervoor wel staffels qua aanschafwaarde worden geïntroduceerd in de bijtelling voor privégebruik;

constaterende dat dit de fiscale regelgeving opnieuw ingewikkeld maakt en de uitvoering door de fiscus moeilijker wordt, terwijl de brede wens bestaat tot vereenvoudiging van belastingen;

verzoekt de regering, budgettair neutraal een alternatief voorstel uit te werken voor elektrische voertuigen dat gebaseerd is op één bijtellingscategorie, onafhankelijk van de aanschafwaarde,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Vliet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (32800).

☐

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voorzitter. De Autobrief is er sinds een aantal maanden en de VVD is blij met deze brief, want die is goed voor autorijdend Nederland. Wel hebben wij altijd gezegd dat bronbeleid van groot belang is: zorg ervoor dat producten schoner worden. De discussies van de afgelopen weken over Volkswagen zijn wat dat betreft natuurlijk niet hoopgevend, maar je moet de boodschap altijd blijven uitdragen: zorg voor schonere en betere producten.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Mevrouw Neppérus zegt dat zij ook van schonere auto's houdt, maar hoe kan zij enthousiast zijn over een Autobrief die, zoals blijkt uit onafhankelijke doorrekeningen, 100.000 mensen uit een elektrisch voertuig weer in een auto met benzine of diesel brengt en die ertoe leidt dat de uitstoot van nieuwe auto's met 10% en die van nieuwe leaseauto's met 22% omhooggaat? Dat lijkt mij heel slecht te verenigen met haar mooie woorden over vergroening.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik stel gewoon vast dat een grote categorie auto's de vrijstelling kwijtraakt en dat dit een stap voorwaarts is, namelijk auto's die altijd doorgingen voor heel milieuvriendelijk maar feitelijk op benzine en diesel reden. Het elektrisch rijden daarentegen wordt terecht gestimuleerd, straks ook. De lucht wordt steeds schoner, lees ik. Ik zeg echter ook dat je aan de hand van de zaak van het automerk dat ik net noemde ziet hoe je je kunt verkijken.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Zeker, uit die zaak blijkt dat die auto's vuiler zijn dan wij dachten en niet schoner. Mevrouw Neppérus zou nu voorstellen moeten doen om de vergroening nog verder te stimuleren. Zij geeft geen antwoord op mijn vraag. Zij is akkoord met een brief waarin staat: nieuwe auto's 10% vuiler, nieuwe leaseauto's 22% vuiler en het aantal elektrische auto's 100.000 minder dan voorheen. Dat klopt toch? Dat staat in alle onafhankelijke stukken. Daar loopt mevrouw Neppérus toch niet voor weg?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Gelukkig praten wij gewoon met de branche en ook met organisaties als Milieudefensie. Elektrische auto's worden gesteund en dat vinden wij terecht. Op die vrijstellingen zal menigeen jaloers zijn, maar die zijn terecht en die moeten er blijven.

Tijdens het algemeen overleg hebben wij gesproken over de milieuzones. Ik vind het een punt van zorg dat er aan alle kanten kennelijk maatregelen worden genomen. Ik zou toch eens willen zien dat er met gemeenten of met de minister van Binnenlandse Zaken wordt gesproken over de vraag hoe je daarmee omgaat. Wij moeten immers niet alle zaken dubbel doen.

☐

De heer **Groot** (PvdA):
Voorzitter. Ook de Partij van de Arbeid is blij met deze Autobrief. We maken een einde aan de uitholling van de autobelasting die jarenlang is doorgegaan, we kiezen radicaal voor volledig elektrisch rijden en we maken geleidelijk een einde aan de oversubsidiëring van dure plug-inmodellen. Dat zijn duidelijke keuzes. Ook wij zien echter dat er knelpunten kunnen ontstaan als straks een hele generatie plug-inhybrides vanuit de lease op de particuliere markt komt. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er op dit moment circa 60.000 elektrische en semi-elektrische auto's in Nederland zijn en dat dit aantal naar verwachting groeit tot 90.000 eind 2016;

overwegende dat deze plug-ins en elektrische auto's vanaf 2017 uit de lease beginnen te stromen en goed passen bij het rijpatroon van veel particuliere automobilisten;

constaterende dat in het kader van de Autobrief II en de uitvoeringsagenda Mobiliteit en Transport door het kabinet wordt verwezen naar een door het Formule E-team op te stellen nieuw plan;

van mening dat het een gezamenlijk belang is van rijksoverheid, auto(lease)branche en consumenten- en milieuorganisaties om de doorstroming van elektrische en semi-elektrische auto's naar de particuliere markt zo soepel mogelijk te laten verlopen;

verzoekt de regering om samen met het Formule E-team een plan te maken om elektrisch rijden voor particulieren bereikbaar en aantrekkelijk te maken, daarbij in het bijzonder ook aandacht te geven aan de opbouw van voldoende oplaadinfrastructuur en de Kamer hierover nog dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Groot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (32800).

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik ben blij dat de heer Groot toegeeft dat de Autobrief zonder zijn aanvullende motie helemaal niet tot betere uitkomsten voor het milieu en het elektrisch rijden leidt. Uit alle doorrekeningen blijkt dat het allemaal vuiler wordt met de brief dan zonder de brief. Over enkele weken krijgen wij de verkenning waarin de CO_2-doelen voor mobiliteit staan. Mag ik ervan uitgaan dat de heer Groot niet met het voorstel zal instemmen als deze CO_2-doelen niet worden gerealiseerd?

De heer **Groot** (PvdA):
De Autobrief sluit aan bij de best practices die ook de OESO heeft aanbevolen. We hadden een systeem waarbij elke ton vermeden CO_2 ongeveer €1.000 tot €3.500 kost. Het is goed dat daar een einde aan wordt gemaakt. Natuurlijk zijn wij gecommitteerd aan de ambitie om elektrisch rijden in Nederland van de grond te krijgen.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat is geen antwoord op de vraag. Blijkbaar is het voor de Partij van de Arbeid niet cruciaal dat de CO_2-doelen worden gehaald, want dan had de heer Groot gewoon ja kunnen zeggen. Ik constateer dat de Partij van de Arbeid er vandaag voor kiest om de Partij van de Vervuiling te worden. Ik zie gewoon 100.000 minder elektrische auto's en 10% vuilere auto's. Ik hoop dat de heer Groot bij de wetsbehandeling wat meer ambitie toont.

De **voorzitter**:
Dat was geen vraag.

De heer **Groot** (PvdA):
Dat was geen vraag inderdaad. Onze ambitie blijft onverkort om elektrisch rijden te stimuleren. Vandaar de motie. Wij proberen echter het doel meer in relatie tot de middelen te brengen. Wat betreft de CO_2-uitstoot levert de Autobrief daar een heel goede bijdrage aan.

Het zou goed zijn als de normen waarop wij onze fiscale tarieven baseren, beter zouden aansluiten bij het praktijkverbruik van auto's. Hierover lopen nog allerlei onderzoeken. Daarover komen we ongetwijfeld nog te spreken bij de behandeling van het wetsvoorstel.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de staatssecretaris direct kan antwoorden. Er zijn negen moties ingediend. Ik laat één vraag toe over de ingediende moties. We gaan niet het algemeen overleg nog eens dunnetjes overdoen.

☐

Staatssecretaris **Wiebes**:
De heer Van Weyenberg trapte af en meldde dat auto's viezer worden. Evenals de OESO, het CPB, het Policy Research Corporation en de Algemene Rekenkamer wijs ik erop dat het klimaat geen landsgrenzen kent. Ik zou de heer Van Weyenberg willen aansporen om meer Europabreed te denken. Op Europees niveau hebben onze zeer intensieve en dure fiscale subsidies nog geen ton CO_2 bespaard.

De heer Van Weyenberg dient, samen met mevrouw Van Tongeren, een motie in over de cap. Het belang van de transitie naar emissieloos rijden is een overweging die ik trouwens geheel steun. De cap is daarvoor echter niet nodig. Dat is misschien nu nog wel het geval. Nu vormen deze auto's voor een belangrijk deel nog de bovenkant van de markt, maar dat zal tegen die tijd absoluut niet meer het geval zijn. Wij zijn dan vier jaar verder en dan zal er naar verwachting en op grond van de aankondigingen van de autofabrikanten een zeer ruim aanbod zijn van betaalbare elektrische voertuigen. Wie dan toch nog een dure auto wil kopen — bijvoorbeeld de niet nader genoemde dure auto van €85.000 — kan nog altijd rekening houden met een gewogen gemiddeld bijtellingspercentage van minder dan 12. Dat is nog steeds een buitengewoon forse stimulering. Er is geen reden om tegen die tijd auto's zo zwaar te blijven subsidiëren. Het zal dan gaan, zo is mijn voorspelling, om auto's met vermogens tussen 500 pk en 1.000 pk. Het lijkt mij onnodig om daar milieusubsidies voor te verstrekken. Tot 2019 gebeurt dat echter nog. Ik denk dat deze Kamer daar nog eerder spijt van krijgt dan gemak van ondervindt.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 30, ingediend door de heer Van Weyenberg, mevrouw Van Tongeren en mevrouw Schouten.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, kunt u misschien zeggen wat uw oordeel over de motie op stuk nr. 29 is. Ik kan dat oordeel wel uit uw argumentatie opmaken, maar u hebt het niet expliciet gezegd.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Mijn excuses. Ik ontraad de motie. Ik ontraad de motie streng.

In de motie op stuk nr. 30 wordt de regering verzocht om, in samenhang met de Autobrief II, voorstellen te doen ter ondersteuning van de transitie naar volledig emissieloos rijden, waaronder het belastingtarief op laadpalen en een aanschafsubsidie voor zeer zuinige auto's, zowel nieuw als op de tweedehandsmarkt. Het heeft weinig zin om auto's die er al zijn en al bijdragen aan het verbeteren van het klimaat, nog een keer te ondersteunen. Het kabinet vindt het nuttiger om in te zetten op innovatie. Wij zien dat de keten in de transitie nog op allerlei punten verbeterd moet worden en dat er allerlei soorten van innovatie nodig zijn. Een van de initiatieven die het kabinet in dat kader onder handen heeft, is de brandstofvisie. Mijn collega van I en M, mevrouw Mansveld, heeft maar liefst zeven plannen op het terrein van de brandstofvisie, waarvan er maar liefst vier betrekking hebben op personenauto's. Daarover zal zij de Kamer in het najaar informeren. Dat initiatief ligt in lijn met de oproep in de motie op stuk nr. 30. Die oproep is toch voldoende anders om de motie helaas te moeten ontraden, onder verwijzing naar de brandstofvisie, waarover collega Mansveld de Kamer later zal informeren. Ik ontraad dus de motie op stuk nr. 30.

De heer Van Weyenberg heeft kort iets gezegd over de auto met de range extender. Dat was niet zozeer een vraag, maar meer een oproep. Ik weet niet of ik heel veel tijd moet nemen om te beargumenteren dat hij zijn verwachtingen wellicht enigszins moet temperen. Ik zal er toch kort iets over zeggen. Over vier jaar, in 2019, als de subsidie voor deze auto's daadwerkelijk vermindert — overigens blijven voor deze auto's dan nog steeds het mrbB-voordeel en het BPM-voordeel gelden — is een range extender zoiets als de dinosaurus op dit moment is. Het is onwaarachtig dat auto's tegen die tijd met de dan gangbare accu's nog een kleine actieradius zullen hebben. Nu al heeft de Tesla op papier een actieradius van 500 km en in de praktijk 350 km. Wij kunnen ons moeilijk voorstellen dat er in 2019 nog ingewikkelde en onzuinige verbrandingsmotoren nodig zijn om een auto niet langs de weg te laten staan. Ik wil de hoop van de heer Van Weyenberg op dit punt iets temperen en zijn vooruitgangsoptimisme enigszins stimuleren. De techniek gaat dit voor hem oplossen.

De **voorzitter**:
Dit was een beetje uitlokken. Mijnheer Van Weyenberg, houdt u het kort.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik zal het kort houden. Het pleidooi van de staatssecretaris in reactie op alle moties is in feite dat zijn brief niets slechts doet voor het milieu. Ik heb één vraag aan de staatssecretaris. Hij heeft het de hele tijd over de vergelijking met vandaag. Daardoor lijken cijfers vooruit te gaan. De staatssecretaris kan dan toch niet anders dan bevestigen dat het onafhankelijke onderzoek dat hij zelf heeft laten uitvoeren, laat zien dat door deze plannen de stap naar groen rijden en de uitstoot van nieuwe auto's hoger is dan zonder deze plannen? Dat blijkt uit het onderzoek dat de staatsecretaris zelf naar ons heeft gestuurd.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat is alleen het geval als je je strikt tot de Nederlandse landsgrenzen beperkt. Uit onafhankelijk onderzoek — en nu gebruik ik die woorden ook — is gebleken dat wij alleen maar bezig zijn om met Nederlands belastinggeld onzuinige auto's in andere Europese landen te laten doorrijden. Denk Europees. Dit heeft geen effect gehad. Dit heb ik niet alleen vastgesteld. Ook de economen van de OESO hebben dat gedaan evenals het CPB, de Algemene Rekenkamer en Policy Research Corporation. Ik verzin dit niet.

Ik ga door naar de moties van de heer Omtzigt. Hij verzoekt de regering te onderbouwen welke mate van vervuiling veroorzaakt wordt en welke belastingtoeslag zou moeten worden betaald. Dat is ingewikkeld, want er is geen directe relatie tussen de Nederlandse subsidies en NO_x. De heer Omtzigt geeft dat zelf ook aan; hij formuleert het vrij precies. Er is dus geen relatie tussen NO_x en de belastingvoordelen. De belastingvoordelen hebben namelijk betrekking op verbruik en CO_2.

Ik begrijp de heer Omtzigt echter wel. Hij zegt dat er misschien auto's op de weg zijn gekomen die er anders niet zouden zijn geweest. Dat is dan toch weer een minder sterk verband. Dit gaat over twee zaken. De Europese Commissie heeft een onderzoek aangekondigd dat is gericht op de NO_x en niet zozeer op het verbruik. Wij moeten de uitkomsten van dat onderzoek afwachten. Het is ook een vraag naar de testprocedures, want ik maak uit de motie op dat het ook over verbruik gaat. Wij zijn bezig met die Europese testprocedures.

Hierover zal dus uiteindelijk duidelijkheid ontstaan, maar waarschijnlijk niet op deze termijn. Nederland heeft dit immers niet alleen in de hand. Ik wil de bedoeling van de heer Omtzigt ondersteunen, maar ik wijs erop dat ik niet met deze termijn kan leven omdat ik die niet kan waarmaken.

De **voorzitter**:
En uw oordeel is?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Als ik de motie letterlijk neem, moet ik haar ontraden, tenzij de heer Omtzigt bereid is de termijn te laten afhangen van de lopende Europese inspanningen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik ben bereid om de termijn aan te passen. Voor alle duidelijkheid: mijn eerste motie heeft betrekking op de dieseltoeslag in het nieuwe systeem. Voor bepaalde oude diesels wordt, omdat ze vervuilend zouden zijn in onder andere de NO_x, een extra toeslag gevraagd. Wij kunnen met die toeslag leven, maar die moet dan wel zijn gebaseerd op de wetenschap welke auto's die NO_x werkelijk uitstoten. Anders heeft het natuurlijk niet zo veel zin om daar een toeslag op te zetten.

De tweede motie heeft betrekking op compensatie voor te veel betaalde subsidies. Dit is heel precies, want er zijn misschien wel subsidies betaald voor auto's die helemaal niet toegelaten hadden mogen worden op de Nederlandse wegen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik behandel de moties inderdaad in omgekeerde volgorde. Het eerste advies heeft betrekking op de motie op stuk nr. 32. Ik probeer verwarring te zaaien. Dat lukt bij iedereen maar niet bij de heer Omtzigt.

De **voorzitter**:
De heer Omtzigt is wakker.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik kom nu bij de motie op stuk nr. 31 over roet. Voor een antwoord op de vraag welke auto's welke mate van vervuiling veroorzaken, verwijs ik naar de uitvoering. Het is al een heel gedoe om uit de administratie van de Rijksdienst voor het Wegverkeer af te leiden welke auto's een roetfilter af fabriek hebben. Er is gekozen voor een toeslag voor alle auto's die geen roetfilter af fabriek hebben. Dat zijn auto's waarvan in een algemeen onderzoek met grote zekerheid is vast te stellen dat zij heel erg vies zijn. Andere auto's kunnen ook heel vies zijn, maar de Belastingdienst kan die er niet uit filteren; wij kunnen niet zo fijnmazig op types selecteren.

Ik vraag er begrip voor dat wij de meest smerige maar ook herkenbare categorie hiermee gaan belasten. Het is echter denkbaar dat andere typen ook heel vies zijn, maar de Belastingdienst kan die er niet uitfilteren. Het gaat dan meer om de vraag of het roetfilter nog werkt, maar dat is een kwestie van de apk.

Excuses dat ik de moties in omgekeerde volgorde heb behandeld.

De **voorzitter**:
Wat is uw oordeel?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Mijn oordeel is dat deze motie niet uitvoerbaar is. Daarom ontraad ik haar. Ik kan natuurlijk zeggen dat ik de Kamer bij dezen heb geïnformeerd, maar dat zou een beetje flauw zijn.

De **voorzitter**:
Goed. U vervolgt met de motie op stuk nr. 33.

Staatssecretaris **Wiebes**:
De fractie van GroenLinks verzoekt de regering de evaluatie van de beleidsmaatregel een jaar te vervroegen. Dat verbaast mij wel. De Autobrief gaat in in 2017. Wij zouden de evaluatie in 2018 uitvoeren, maar dat moet dus in 2017, als de Autobrief ingaat. Dat is nog twee jaar verwijderd van het moment waarop de cap erin komt. Dan moet ik dus iets evalueren wat pas over twee jaar gebeurt, tenzij de heer Grashoff meent dat de evaluatie over iets anders moet gaan. Ik vind een evaluatie in 2018 voor iets wat ingaat in 2017

sowieso al heel erg vroeg. Ik moet deze motie daarom ontraden.

De motie-Grashoff/Van Weyenberg op stuk nr. 34 begrijp ik bijzonder goed. Deze motie gaat over het mogelijkerwijs eerder invoeren van de mrb-toeslag. Ik vind het vanuit het oogpunt van de heer Grashoff, maar ook van de heer Van Weyenberg, een erg logische motie. Wij weten immers nu al dat er heel vieze voertuigen op de weg zijn. De bewoners van binnensteden weten dit zelfs nog beter. Het is dan logisch om te vragen of dit eerder kan. Dat is echter helaas niet mogelijk. Het is eenvoudigweg onuitvoerbaar. De roettaks kan namelijk pas worden opgenomen in een module die wordt geïntroduceerd in het nieuwe motorrijtuigenbelastingsysteem, dat de Belastingdienst met ingang van 2019 in gebruik neemt. Het oude systeem valt om als twee mensen in de Kamer tegelijkertijd uitademen. Daar willen wij niet meer aankomen. Dit is dus geen kwestie van willen. Ik zie de logica, maar eerder invoeren is helaas niet uitvoerbaar. Hier is wel uitvoerig naar gekeken, zo kan ik de indieners melden. Vandaar ook dat ik de tekst erg goed begrijp.

In de motie-Grashoff/Van Tongeren op stuk nr. 35 wordt de regering verzocht om Volkswagen uit te sluiten van aanbestedingen. Hier staat iemand die in het geheel niet gaat over aanbestedingen. Deze motie moet ik echt doorspelen aan de collega's van BZK en van EZ. Ik kan hierover op dit moment eigenlijk geen advies geven. Ik begrijp de motie, maar het is ook niet meer dan dat. Ik weet niet of die figuur bestaat, maar ik moet gewoon bij mijn collega's te rade. Ik ga daar niet zomaar allerlei dingen over lopen brullen, want dan doe ik de indieners van de motie tekort.

De **voorzitter**:
Ik zie dat u naar de microfoon loopt, mijnheer Van Weyenberg. U mag één vraag stellen, want de heer Grashoff is de eerste ondertekenaar.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Zeker, voorzitter, maar ik wil ook hierover graag stemmen en dat is nu buitengewoon ingewikkeld. Tenzij de heer Grashoff de motie aanhoudt, wil ik vragen of het kabinet voor de stemmingen schriftelijk op de motie reageert. Anders weten wij niet waar wij aan toe zijn en ik zeg dit, denk ik, ook namens een aantal collega's.

De **voorzitter**:
Ja. Dank.

Staatssecretaris **Wiebes**:
En de stemmingen ...

De **voorzitter**:
Volgende week dinsdag wordt er gestemd.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ja. Ik vind dit wel een redelijk verzoek. Als ik word geacht om het hier anders uit mijn duim te zuigen, dan moet dat toch binnen een paar werkdagen kunnen. Sorry.

De **voorzitter**:
Nee, dat is niet de bedoeling.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik leg haar weg voor mijn collega's. Ik vind dit een heel redelijk verzoek van de indieners.

In de motie van de heer Van Vliet op stuk nr. 36 wordt de regering verzocht een budgettair neutraal alternatief uit te werken voor elektrische voertuigen dat is gebaseerd op één bijtellingscategorie en onafhankelijk is van de aanschafwaarde. Ik begrijp deze motie erg goed, maar ik ontraad haar omdat het kabinet heeft gekozen voor een zeer laag bijtellingspercentage voor elektrische voertuigen om de aanschaf daarvan echt ferm te stimuleren. Dat is de keuze van het kabinet. Vanaf 2019 wil het kabinet dat niet meer voor de duurste categorie in die mate doen. Ik begrijp het verzoek van de heer Van Vliet om het wat bij te mengen en uit te komen op een percentage dat hoger is dan 4, maar zonder cap. Dat is denk ik wat hij hier voorstelt. Dat is eenvoudigweg niet de keuze van het kabinet. Ik begrijp het. Er is niets principieels op tegen, maar wij hebben een andere keuze gemaakt en ik ontraad deze motie.

Dan kom ik op de motie van de Partij van de Arbeid, op stuk nr. 37. Ik vind de motie sympathiek, omdat de heer Groot hiermee ook het belang onderstreept van niet-fiscale maatregelen. We neigen er weleens toe dat te vergeten. Het is denkbaar om autobeleid te voeren buiten de fiscaliteit. We zouden het bijna vergeten. Ik droom er weleens van. Het is een logische route om op een niet-fiscale manier te bekijken hoe praktische bottlenecks kunnen worden weggenomen en om dat samen met het Formule E-Team te doen. Ik laat de motie graag aan het oordeel van de Kamer.

Ik meen dat ik hiermee door de moties heen ben.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over de ingediende moties zullen we volgende week stemmen. Daaraan voorafgaand komt een brief over de motie van de heer Grashoff en mevrouw Van Tongeren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.